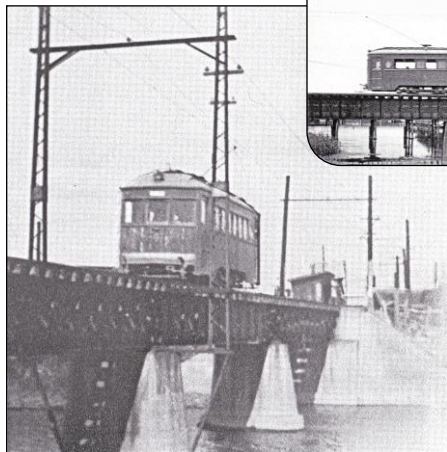




進修同窓会 HP にアクセス



桜川鉄橋を渡る常南電車
(昭和初期)

常南電車

1926〔大正15〕年から1938〔昭和13〕年までの13年間でしたが、土浦～阿見間の海軍道路(湖岸を通る現国道125号線)に鉄道が通っていました。「常南電車」と言い、1時間に3本のダイヤで、朝5時から深夜12時まで、主に1両編成の路面電車がチンチンと鐘を鳴らして走っていました。

なお、引用文中の【 】は筆者による注記です。

常南電気鉄道設立

「阿見ッ原」と呼ばれていた広大な原野に海軍の航空隊が造られることになり、1920〔大正9〕年から工事が始められました。翌1921年に霞ヶ浦飛行場が完成し、6月には「臨時海軍航空術講習部」(阿見原に陸上班、青宿地区の湖畔に水上班)が発足し、7月22日には飛行場開きが行われました。同年9月から始まったセンピル教育団による航空術講習が、翌1922年10月に終了するのに伴って、「臨時海軍航空術講習部」は廃止され、同年11月1日に「霞ヶ浦海軍航空隊(本紙68号、73号で詳述)」が開隊されました。これによって、阿見原は、名実ともに日本の飛行機のメッカとなり、世界的にも注目されるようになります。

航空隊が開設されて間もなく、土浦と阿見との間を結ぶ鉄道が計画されました。企画したのは、新治郡柿岡町(現石岡市柿岡)出身の市村貞造でした。市村は、衆議院議員を務めていて、1921年には北浦電気を創り、銚田電気を合併するなど、茨城での電力事業に深い関係を持っていました。それもあって、土浦と阿見との間に、霞ヶ浦海軍航空隊への人員輸送を目的とする電車を走らせることを企図したのです。

市村は、1921年9月15日に「根崎(新治郡新家村根崎。現在の土浦市富士崎町に設置された停留所)～〔阿見(現陸上自衛隊武器学校正門付近)〕間4.1kmに電気軌道を敷設する免許を取得し、1924年11月25日に常南電気鉄道株式会社を設立しました。社長には市村が就任、本社は根崎に置かれました。

その当時の様子を中31回保立俊一は、「常南電車が出来た頃」(『水郷つちうら回想』)の中に、次のように記しています。

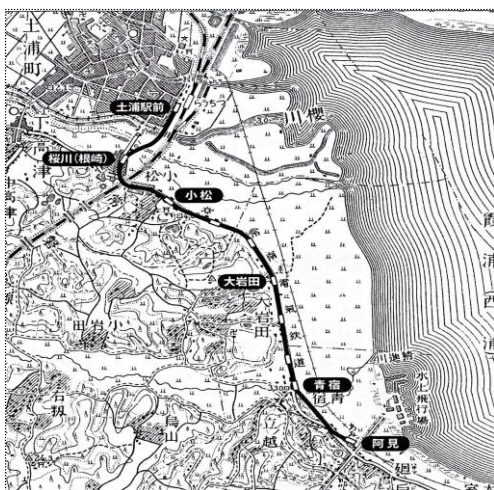
「……、いわゆる海軍道路といわれた道が出来、桜川橋を渡って富士崎へつながらる道が完成したが、家が建って町が形成するまでしばらく間があった。其の頃備前川の橋のたもとに常南電車の社屋が、田んぼの中にもぼつんと建てられた。青いペンキ塗りのかなり目立つ建物であったが、其の社屋の道路をへだてた前の畑の中に、トタン屋根の電車を入れる仮小屋が建てられ、二輛のオレンジ色の電車がはじめて土浦にお目見えした。土浦に電車が来たというのでこども達は見物に行つた。走る姿が見たいた、早く乗ってみたい、とわくわくしながら車体をなぜ【撫で】たのである。電車の路線が、富士崎町の根崎から阿見の坂下まで引かれたのはしばらくたってからである。……。」

常南電車開業

1926〔大正15〕年10月9日(1926年12月25日から31日までが昭和元年)、「根崎(後の「桜川」)～〔阿見〕間に、軌道法による、常南電気鉄道株式会社(路面電車。海軍道路路上に軌道が敷かれていた)が開業しました。しかし、開業後の営業は不振で、営業係数(100円の営業収入を得るのに、どれだけか費用を要するかを表す指数)は、121の赤字経営でした。すでに、土浦駅を発着点とする乗合バス(土浦～阿見～木原。土浦～霞ヶ浦航空隊)が、並行して運行されていたからです。

1928年3月22日には、「土浦駅前」～「根崎」間0.5kmが、地方鉄道法による鉄道線として開業し、土浦駅までの乗り入れが実現しました。この区間の開業がこの時になったのは、備前川と姥川とに架ける小さな2つの鉄橋と、桜川の鉄橋の工事が遅れたためでした。備前川から桜川までの間は、埋め立てのための残土の、デ

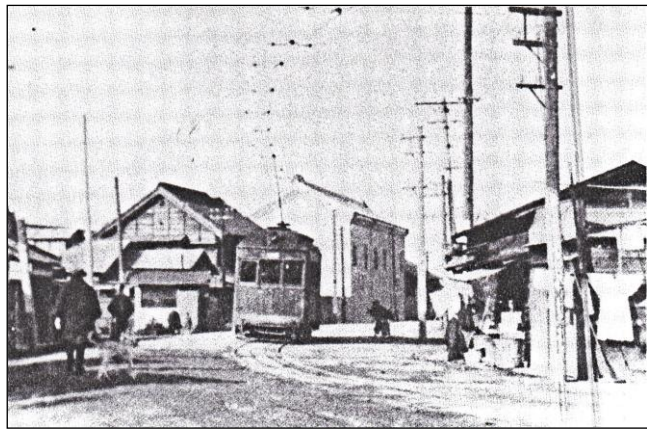
コボコの不整地で、1軒の家もない荒地でした。常磐線の鉄橋と三好町の仮橋の間に電車の鉄橋が造られ、駅の官舎の脇の狭い所を通り、機関車の転車台の脇から、駅の前現在の市営駅西駐車場近くに電車の駅ができました。



常南電車路線図

常南電車の路線距離は、「土浦駅前」～「阿見」間4.6km(鉄道線：「土浦駅前」～「桜川(根崎)」間0.5km、軌道線：「桜川(根崎)」～「阿見」間4.1km)、軌間は1067mm、電化方式は直流600V、全線単線で、小松三夜尊近くの变电所前に交換設備があり、上下の電車が擦れ違っていました。「根崎」発05時20分～24時00分、「阿見」発05時01分～23時41分、終日20分間隔のダイヤ。「蒲田車両」で製作された木製4輪単車(最大寸法7925×2134×3653mm、自重7トン、定員44名、主電動機35馬力。現在の大型バスより小さい)の新造車7両(電動客車1～5号車の5両と付随客車6・7号車の2両)を揃えて、所要時間は土浦～阿見間18分でした(1934〔昭和9〕年12月1日改正時)。開業当初の停留所は、「根崎」、「小松」、「大岩田」、「青宿」、「阿見」の5つでしたが、1930年4月1日現在では、「土浦駅前」、

「桜川（設立時は「根崎」）（0.5 km）」、「小松（1.1 km）」、「変電所前」、「大岩田（2.7 km）」、「柿ノ木橋」、「青宿（3.8 km）」、「阿見（4.6 km）」（kmは「土浦駅前」からの路線距離）の8停留所に増えています。



富士崎地内を走る常南電車
（『むかしの写真・土浦』より）

また、保立は、前掲書に「常南電車と航空隊」と題する文章を載せて、乗車した思い出を次のように語っています。

「……、本社前に根崎という駅が出来、花で飾られた電車が動き出したのは大正十五年十月の事である。珍しさも手伝って満員の電車に乗って阿見まで行った。次の年昭和二年の夏に常南電車の共催で大岩田に水泳場が開かれた。土中（現二高）の一年生の私は、学校で募集した水泳教室に参加して七月の夏休中電車に乗り大岩田藤棚まで毎日の水泳場行きを楽しんだものである。大岩田までの電車賃は学生割引もあったので往復で十銭位であったと思う。土浦駅までの乗入れは昭和三年の事であるので、それ

までは桜川を渡って備前川の先の根崎まで行かねばならなかったが、乗り物の少ない当時、路面電車の走る町は土浦が都市として大きな変貌をはじめたことを感じ町の活気を身近にした思いであった。……。」

1929年8月、飛行船「ツエッペリン伯号」が霞ヶ浦飛行場に、1931年8月、「リンドバーグ機」が水上班に、それぞれ飛来した時には（本紙第71号で既述）、大勢の人々が見物に押し掛けたため、臨時電車が増発されました。

常南電車の終焉

市村は、1923「大正12」年には土浦〜根崎〜谷田部間の免許（注）も取得し、その後、阿見〜江戸崎間の延長計画も進めていきました。そのため、変電所には、将来の谷田部や江戸崎への延長を予定して、かなり強力な2台の明電舎製回転変流機が設置されました。当初は、地方鉄道としてはかなり広域的な経営戦略があったようですが、業績が上がらず、社長も市川誠一を経て、1928年には3代目の浜平右エ門に代わりました。浜は、石岡町の素封家で醸造業を営んでいましたが、鹿島参宮鉄道、石岡電気の社長も務めていました。しかし、既に1923年からは並行してバスが運行されていたことや、期待を掛けていた霞ヶ浦海軍航空隊関係の乗客が目立った数にならず、地元の限られた人たちが細々と利用するのみでした。阿見近辺の土浦中学生は、距離が短かったために、徒歩あるいは自転車で通学していました。会社は、大岩田に水泳場を開設したり、常磐線臨時列車利用の筑波山登山者向けに「電車・自動車乗車割引券」（運賃割引…電車は土浦〜阿見間往復が20銭、自動車は土浦〜霞ヶ浦航空隊間往復が

25銭）を発売し、「筑波のお帰りに是非東洋一の霞ヶ浦海軍飛行場へ」と宣伝に努めました。乗客は増えませんでした。昭和に入ると不況が深刻化し、茨城県内でもわずかな路線網しか持ち得なかつた中小の鹿島軌道、笠間稲荷運輸、村松軌道などが、次々に廃業に追い込まれていきました。この不況を約10年間なんとか切り抜けてきた常南電車も、資金面での支援を受けていた土浦五十銀行が、1935「昭和10」年7月に常磐銀行と合併し常陽銀行となったために、資金面での支援を受けられなくなり、1938年2月28日、開業後13年で営業廃止となりました。

航空隊関係の乗客が増えなかつたのは、航空隊では隊員の輸送に船を利用していただけからでした。外西町（現大手町）と下田町（現文京町・生田町）とに、「海軍住宅」という団地が造られていて、航空隊では、汽艇（蒸気機関で走る小型船）で川口と水上班との間を連絡していました。後には、大型の汽艇も就航するようになり、霞ヶ浦の中に航路燈の設備も造られて、夜間航行もできるようになりました。高級将校は、もともと専用の自動車を利用していましたが、航空隊練習生や兵卒たちは、上官に遭えば必ず敬礼をしなければならなかつたので、それが面倒で、上官に遭う虞（おそれ）のある電車を避け、歩いていました。常南電車が通る海軍道路でも、同じ虞があり、現在の水郷公園付近の田圃の中の道を使っていました。さらに、運賃も片道15銭（1935年5月改正時）と割高で、10銭で饅頭を7個ほど買った時代ですから、若い兵士たちは電車賃を節約して、飲み食いに使っていました。こうした事情で、常南電車は予想を裏切られる結果となり、開業後わずか13年で廃止に追い込まれました。廃線後、

車両はすべて関西電気鉄道（後の山梨交通電車線）に売却され、1950「昭和25」年頃まで使用されていたと言います。それらのうち、電動客車1両・付随客車2両は、1942「昭和17」年に秋保電気鉄道（宮城県）に転売され、1952年まで走っていたことが確認されています。レールは武蔵中央電気鉄道に売られたと言われ、常南電車の痕跡は、今は何も残っていません。唯一、桜川に架かつていた鉄橋の橋桁は撤去され、鉄筋コンクリート製の橋脚は、昭和30年代までそのまま放置されていた。したが、その後、全て取り壊されました。

鉄道事業から撤退した後、常南電気鉄道株式会社は、社名を常南自動車株式会社と改称し、たった1台のバスで、土浦〜阿見間の営業を始めました。ところが、1937年7月に勃発した日中戦争が、翌年10月以降、中国全土に拡がると、霞ヶ浦海軍航空隊が拡大され、利用客は激増しました。皮肉なことに、連日積み残しが出るありさまで、1944年7月に鹿島参宮鉄道に合併された時には、営業キロ29kmバス20台を所有するようになっていました。あと1年頑張っていれば、常南の鉄路も戦後まで生き残っていたであろう、と考えられ、残念な思いがします。

注）土浦〜根崎〜谷田部間の免許

谷田部線については、用地の一部が残存し、現在のつくば市谷田部にはその区間があり、完成前の路線跡がわずかに残っている。谷田川を挟んだ前後の区間が元の鉄道用地だったと思われる。着工時には無かったものの、戦後になって谷田川に橋を架けることになり、常南電車に因んで、「電鉄橋」と命名された。

参考・引用文献

『茨城の民営鉄道史』中川浩一
『失われた鉄道軌道を訪ねて（17）常南電気鉄道』白土貞夫（鉄道ビクトリアル 1965年2月号）